

Handläggare
Per Erik Österlund
Telefon: 08-508 28 819

Till
Miljö- och hälsoskyddsnamnden
MHN 2018-04-10 p. 20

Förslag till handlingsplan för godstrafik i Stockholms stad

- Remiss från Trafikkontoret

Förslag till beslut

Tillstyrka förslag till handlingsplan för godstrafiken i
Stockholms stad i enlighet med detta tjänsteutlåtande

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har efter beslut i trafiknämnden den 1 februari beslutat att *Förslag till handlingsplan för godstrafiken i Stockholms stad* ska skickas på remiss.

Miljöförvaltningen anser att förslaget till handlingsplan för godstrafiken är utmärkt med väl avvägda mål och målformuleringar. Godstrafiken står inför ett flertal utmaningar: behovet av att minska buller och de klimat- och hälsopåverkande utsläppen, ökade krav på säkerhet, ökande befolkning och ökad trängsel, samt ökad e-handel. I förslaget till handlingsplan för godstrafiken har trafikkontoret föreslagit en rad lösningar i det redan existerande transportsystemet som kan bidra till effektivare, säkrare och mer miljöanpassade godstransporter under perioden 2018-2022.

Bakgrund

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått förslag till handlingsplan för godstrafiken i Stockholms stad på remiss från trafikkontoret (Dnr T2017- 03649).

Utgångspunkten för handlingsplanen är att godstrafiken står inför ett flertal utmaningar: behovet av att minska buller och de klimat- och hälsopåverkande utsläppen, ökade krav på säkerhet, ökande befolkning och ökad trängsel, samt ökad e-handel. Godstrafiken både bidrar till och drabbas av den begränsade framkomligheten i staden. I takt med att Stockholm växer medför en ökande befolkning att behovet av transporter av varor och avfall ökar. Ökad trängsel bidrar till försämrad luftkvalitet och större bullerpåverkan, samtidigt som tillgänglighet och effektivitet försämras då restiderna blir längre och mer opålitliga.

Syftet med planen är att ange mål som styr mot effektivare, säkrare och mer miljöanpassade godstransporter under perioden 2018-2022. Planen fortsätter där den tidigare planen *En strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017* slutar. Stadens plats i det regionala systemet berörs samtidigt som fokus ligger på det arbete där staden har rådighet och kan göra mest nytta. Planen kommer inte att skapa en problemfri situation, men med planen som utgångspunkt hoppas trafikkontoret att staden tillsammans med andra aktörer kan hitta lösningar som bidrar till en mer attraktiv stad.

Förvaltningens förslag

Miljöförvaltningen anser att förslaget till handlingsplan för godstrafiken är utmärkt med väl avvägda mål och målformuleringar. Förvaltningen har följande detaljsynpunkter:

Förord

I planens förord så nämner man att godstrafiken ska vara gröna och pålitliga. Miljöförvaltningen föreslår att det byts ut mot ”förnybara och robusta”.

Inledning

I planens inledning och under rubriken ”Vem ansvarar för vad?” så inleds det med ”Stadens förvaltningar har olika ansvar för godstrafiken”. Miljöförvaltningen har observerat att Stockholm vatten och avlopp (SVOA) inte har namngivits i handlingsplanen.

SVOA har en stor roll att spela i godstrafiksystemet genom sitt ansvar för hushållsavfall och återvinningsanläggningar.

I planen anges det att miljöförvaltningen helt riktigt arbetar med att öka andelen miljöbilar. Ordet miljöbilar bör ändras till miljöfordon, samt att förvaltningen utövar tillsyn på väghållarna Trafikverket och trafikkontoret och verksamheter som orsakar störningar i samband med lastning/lossning.

Flöden in och ut ur regionen

Stockholms stad är del av en region med tjänstebaserad ekonomi och är därför beroende av varuimport, mer ska in i staden än vad som levereras ut. Godstransporter försörjer staden med varor och bidrar till dess attraktivitet.

Varor tas in till regionen på lastbil, järnväg eller via sjöfart och flyg. men sista sträckan sker i de flesta fall med lastbil från någon av godsterminalerna utanför de centrala delarna av staden varpå lastbilar i allmänhet går tomma ut ur staden.

Miljöförvaltningen tycker att det inte är korrekt att generalisera och säga att lastbilar i allmänhet går tomma ut ur staden.

Att påtala att varuflödet är fokuserat på inleverans är mer riktigt. Avfallshanteringen och viss upphämtning av gods är fokuserat på utleverans, här uppkommer en obalans i godsflödet.

Förslag på mål

Miljöförvaltningen anser att uppsatta mål och aktiviteter, enligt förslaget, är väl avvägda mot logistikmarknaden och de trender som är kända.

Tillgänglighet och förutsägbarhet för godstrafiken ska öka.

Målet exemplifieras med att det kan handla om att tillåta nattleveranser, att öka samlastning eller skapa god tillgänglighet till lastplatser. Miljöförvaltningen anser att det bör förtydligas att nattleveranser kan tillåtas där så är möjligt ur störningssynpunkt.

Miljöförvaltningen föreslår att ett par ytterligare aktiviteter läggs till förslaget:

1. Staden ska skapa möjligheter för transporter off Peak

I detta stycke bör förtydligas att detta kan göras där transporter eller leveranser inte orsakar bullerstörningar nattetid för boende.

5. Staden ska verka för ökad samlastning och styrning mot effektiva och hållbara logistiklösningar

Samlastning av gods syftar till att uppnå en högre fyllnadsgrad och färre fordon som rör sig i stadens offentliga rum. För de transporter där staden har rådighet kan styrning och kravställning vara effektiva sätt att nå önskade resultat. Nedanstående initiativ kopplat till aktiviteten har redan inletts.

Miljöförvaltningen föreslår att följande punkt tillförs planen.

- *Utreda City-Link system. Det finns stora potentiella vinster att tillåta längre lastbilar i Stockholm inom gällande viktbegränsning BK2. Genom att lasta mer gods på varje lastbil kan det bli betydligt färre fordonsrörelser. Speciellt för skrymmande gods eftersom skåpsvolymen är den begränsande faktorn. Effektivitetsvinsten kan vara så stor som 14 procent för lastbilar upp till 15 meter mot dagens tillåtna längd på 12 meter.*

6. Staden ska verka för en effektivare bygglogistik och masshantering med minskade transporter

En effektivare hantering av massor med exempelvis lokal återvinning har potential att ge betydande effekter för staden. Exploateringskontoret har i budget för 2018 fått i uppdrag att samordna planeringen av logistik, teknisk infrastruktur samt hanteringen av schakt- och återfyllningsmassor i syfte att minska transporterna. Samverkan ska ske med berörda förvaltningar och bolag där trafikkontoret naturligt ingår. Arbetet ska bland annat resultera i en handlingsplan för masshantering.

Miljöförvaltningen föreslår att följande punkt tillförs planen.

- *Längre och Tyngre. Längre fordon och högre tillåten vikt betyder en effektivare transport per fraktad enhet vilket i sin tur leder till potentiella besparingar gällande vägslitage, energiförbrukning och utsläpp. Att öka längden på massgodsfordon från 12 till 15 meter möjliggör en effektivitetsvinst på 48 procent för massgodshanteringen och medför i realiteten att häften av alla massgodslastbilar på sikt kan försvinna från stadens gator inom gällande bärighetsklass BK2.*

Broar och vägar dimensioneras för axeltryck och bruttovikt.

Broarna i Stockholm är dimensionerade enligt de allmänna BK-reglerna och klarar av tyngre fordon som en regeländring skulle medföra.

De flesta gator inom Stockholm stad har bärighetsklass 2 (BK2) som gäller för 51,4 tons bruttovikt med ett tilläggs villkor i Stockholms stad som tillåter max 12 meter långa fordon.

Bestämmelserna om axeltryck varierar mellan broarna i Stockholm med upp till 8 ton. Beroende på fordonets axelavstånd och axeltryck kan tillåten bruttovikt vara lägre.

När man dimensionerar för trafikbelastning på vägar så översätter man trafikmängden till antalet ekvivalenta standardaxlar (SA) och beräknas enligt Trafikverkets modell. Stockholms stads nuvarande regler om max 12 meters fordon inom BK2 möjliggör bara ett fåtal axelkonfigurationer från 2 till 4 axlar. En regelförändring till 15 meter möjliggör en axelkonfiguration upp till 6 axlar.

Fler axlar fördelar vikten jämnare över vägbanan och axeltrycket minskar. Det innebär att ett 15 meters fordon har högre bruttovikt än ett 12 meters fordon, men axeltrycket är detsamma eller lägre.

En regelförändring till 15 meter begränsning inom gällande bärighetsklass BK2 i Stockholms stad innebär att lastbils ekipage kan ha en bruttovikt på 42 ton, vilket är betydligt högre än dagens bruttovikt (24 ton), men tack vare fler axlar så bedöms kraven på axeltryck klaras. Det innebär att gatorna klarar den högre vikten tack vare samma eller lägre axeltryck. Regelförändringen innebär effektivare transporter av främst massgodstransporter (berg, sten, grus och schaktmassor) vilket skulle leda till färre antal lastbilar och färre antal fordonskilometer och mindre mängd emissioner.

Samlad bedömning

Miljöförvaltningen är positiv till trafikkontorets förslag till handlingsplan för godstrafiken i Stockholms stad och ser stora miljö- och trafiksäkerhetseffekter av förslaget.

Miljöförvaltningen deltar gärna i det fortsatta arbetet med att implementera förslaget till ny strategi för godstrafik i Stockholms stad.

Miljöförvaltningen föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker trafikkontorets förslag till handlingsplan för godstrafiken i Stockholms stad.

SLUT

Bilaga Handlingsplan för godstrafiken i Stockholms stad
(Dnr T2017- 03649)